



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

Gerência de Projetos e Obras

Nota Técnica nº 230/IEPHA/GPO/2022

PROCESSO Nº 2200.01.0001222/2022-54

Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

Governo do Estado de Minas Gerais

NOTA TÉCNICA Nº GPO 230/2022

Gerência de Projetos e Obras / Diretoria de Conservação e Restauração
Projeto de priorização do transporte coletivo, faixas exclusivas/preferenciais, padrão de calçadas,
Sinalização de vias, Paisagismo e de Ciclovias - Belo Horizonte

Solicitante: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte/BHtrans - A/C
Maria do Socorro Pirâmides Soares.

Proprietário: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Responsável Técnico: BHtrans.

Assunto: Análise de Projeto de priorização do transporte coletivo, faixas exclusivas/preferenciais, padrão de calçadas, Sinalização de vias, Paisagismo e de Ciclovias.

Processo SEI e data: 2200.01.0001222/2022-54 de 11/05/2022.

Protocolo SEI: 46404827.

• **PROTEÇÃO LEGAL**

Os projetos apresentados propõem várias interferências em diversos imóveis, tombados pelo Estado de Minas Gerais ou em suas áreas de entorno e ambiências, entre eles a saber, Conjunto Paisagístico do Parque Municipal Américo René Giannetti tombado pelo decreto estadual nº 17.086, de 13 de março de 1975, inscrito no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa, Praça da Estação, que é constituído pela Praça, seus jardins e esculturas, a área descrita na planta que o integra inclui os prédios da Estação Central, antiga estação Ferroviária Oeste de Minas, Casa do Conde de Santa Marinha, Edifício Chagas Dória, antiga Serraria Souza Pinto, Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais (antigo Instituto de Eletrotécnica), antigo Instituto de Química e Pavilhão Mário Werneck, tombados pelo decreto nº 27.927, de 15 de março de 1988. Constam ainda no perímetro de tombamento os viadutos da Floresta e de Santa Tereza e os Dormitórios e Armazéns da Estação. O conjunto está inscrito no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico — e no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes; Conjunto de edificações da avenida João Pinheiro e área adjacente tombado pelo Decreto nº 23.260, de 01 de dezembro de 1983, e inscrito nos Livros do Tombo I - Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico - e III - Histórico, das obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Praça da Liberdade que compreende jardins, alamedas, lagos, hermas, fontes e monumentos, bem como os prédios das Secretarias de Estado da Fazenda, de Obras Públicas (antiga Secretaria da Agricultura), da Educação (antiga Secretaria do Interior), de Segurança Pública e Interior e Justiça, dos Palácios da Liberdade e dos Despachos, incluindo as fachadas e seus interiores, decorações, escadarias, pinturas e vitrais foi definido pelo decreto nº 18.531, de dois de junho de 1977, sendo então inscritos no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico —, no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos. Abrangidos pelo perímetro de tombamento encontram-se o Palácio Arquiepiscopal Cristo Rei, o Solar Narbonna, o Palacete Dantas, o antigo Reservatório Palácio, a residência da rua da Bahia, 2.287, a Praça José Mendes Júnior, o antigo anexo da Secretaria de Educação e a Biblioteca Pública Luiz de Bessa, projetada por Niemeyer; Edifício da antiga sede do Departamento de Ordem Política e Social de Minas Gerais - DOPS-MG, tombado pelo Deliberação CONEP 03/2016, de 23 de fevereiro de 2016, e inscrito no Livro do Tombo III - Histórico, das obras de Arte

Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do Conservatório de Música da UFMG, tombado pelo pelo decreto estadual nº 27.927, de 15 de março de 1988, sendo então determinada sua inscrição no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Palácio da Justiça Rodrigues Campos, tombado pelo decreto estadual nº 18.641, de 10 de agosto de 1977, que foi inscrito no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do Automóvel Clube de Minas Gerais tombado por meio do decreto estadual nº 27.927 de 15 de março de 1988 abrangendo o prédio sede do Automóvel Clube e respectiva área de terreno. Foi inscrito no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do Cine-Teatro Brasil, pelo Conselho Curador do IEPHA/MG em 07 de dezembro de 1999, sendo determinada sua inscrição no Livro de Tombo nº II, do tomo de Belas Artes e Livro de Tombo nº III, do tomo Histórico, das obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do Antigo Banco Mineiro da Produção, tombado pela Deliberação CONEP 08/2016, de 25 de outubro de 2016, e inscrito nos Livros do Tombo II - de Belas Artes - e III - Histórico, das obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Antiga sede do BEMGE, tombado pelo decreto estadual nº 27.927, de 15 de março de 1988, determinou o tombamento do então prédio sede do Banco do Estado de Minas Gerais - BEMGE, sua inscrição no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício da antiga Secretaria de Agricultura, tombado por meio do Decreto nº 27.927, de 15 de março de 1988, sendo inscrito no Livro de Tombo nº II, do tomo de Belas Artes e no Livro de Tombo nº III, do tomo Histórico, das obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Escola Estadual Pedro II foi aprovado por meio do decreto nº 21.970, de 15 de fevereiro de 1982, para efeito de sua inscrição no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Instituto de Educação de Minas Gerais tombado pelo decreto nº 21.969, de 15 de fevereiro de 1982, tendo inscrição no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Praça Hugo Werneck, Maternidade Hilda Brandão e Hospital Borges da Costa, cujo decreto estadual nº 23.809, de 14 de agosto de 1984, determinou a proteção por tombamento da Praça Hugo Werneck, com seus jardins e monumentos; do prédio da Maternidade Hilda Brandão, com seus pertences ornamentais e de valor histórico-médico e do prédio do Hospital Borges da Costa, com seus entornos, jardins, elementos ornamentais e pertences histórico-médicos. Os bens foram inscritos no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico —, no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Praça Floriano Peixoto e prédio do Quartel do 1º Batalhão da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais tombado pelo decreto estadual nº 23.808, de 14 de agosto de 1984, sendo determinada sua inscrição no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico —, no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do Automóvel Clube de Minas Gerais, tombado por meio do decreto estadual nº 27.927 de 15 de março de 1988 abrangendo o prédio sede do Automóvel Clube e respectiva área de terreno. Foi inscrito no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício do antigo Conselho Deliberativo e Câmara Municipal de Belo Horizonte, tombado pelo decreto estadual nº 17.087, de 13 de março de 1975, sendo então determinada sua inscrição nos Livros de Tombo nº II e III, respectivamente, de Belas Artes e Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício da Escola Estadual Barão do Rio Branco, tombado pelo decreto nº 27.927 de 15 de março de 1988 e foi inscrito no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Escola Estadual Barão de Macaúbas e toda a área dos respectivos lotes tombados pelo decreto nº 27.927 de 15 de março de 1988. Inscrito no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico — no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Edifício da Escola Estadual Olegário Maciel, tombado pelo decreto estadual nº 27.927, de 15 de março de 1988 e a sua inscrição no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes — e no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos; Praça Raul Soares, tombada pelo decreto estadual nº 27.927, de 15 de março de 1988, sendo determinada sua inscrição no Livro de Tombo nº I, do tomo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Pampulha, tombado pelo decreto nº 23.646 de 26 de junho de 1984 e inscrito no Livro de Tombo nº I — Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, — no Livro de Tombo nº II — de Belas Artes —, no Livro de Tombo nº III — Histórico, das Obras de Arte

Históricas e dos Documentos Paleográficos ou Bibliográficos — e no Livro de Tombo nº IV, do tomo das Artes Aplicadas; entre outros bens e suas respectivas áreas protegidas de entorno que, somadas suas áreas de ambiência protegidas, perfazem grande parte do território do município de Belo Horizonte, mormente nos trechos objeto da presente proposta.

• ANÁLISE

Esta Nota Técnica trata da análise do projeto de priorização do transporte coletivo, faixas exclusivas/preferenciais, padrão de calçadas, Sinalização de vias, Paisagismo e de Ciclovias. Complexo e abrangente, propõe alterações em vários elementos apostos e geometrias de vias em praticamente toda a cidade, perpassando por diversos bens culturais e áreas de entorno de imóveis tombados pelo Estado de Minas Gerais. Por esse motivo é necessária a análise e aprovação desse Instituto e demais órgãos de proteção, cada qual soberanamente.

A documentação apresentada é fruto de um trabalho da equipe da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte/BHTrans em diversos temas e matérias que, juntos, têm o intuito de garantir uma melhora das condições da circulação de pessoas e veículos no município de Belo Horizonte. Os projetos propõem alterações em, impressionantes, 80 km de vias na cidade. Foram estudadas e propostas intervenções, tais como:

- Alterações pontuais de circulação;
- Redesenho da via com adequações de geometria e sinalização. Projetos de faixas exclusivas ou de prioridade, com adequação das calçadas nas travessias e pontos de ônibus; ciclovias e projeto de fiscalização eletrônica.
- Reprogramação dos semáforos;
- Redução dos estágios semaforicos;
- Adequação de pontos de ônibus;
- Redistribuição de linhas nos pontos de ônibus
- Reposicionamento de estacionamentos, carga e descarga e pontos de taxi.

O rol de projetos tem como resultado esperado o aumento de 20% da velocidade média operacional dos ônibus, a redução de tempo de viagem, o menor tempo de espera nos pontos, a regularidade e pontualidade em relação ao quadro de horários, a redução de custos operacionais, a redução de emissões de gás carbônico, gases efeito estufa e poluentes locais, a melhoria das condições das calçadas, com o aumento de possibilidades de travessias seguras e com acessibilidade universal bem como o aumento da quantidade de ciclovias. Levou-se em consideração as normas mais atualizadas relativas à acessibilidade universal, o que, usualmente, são conflitantes com questões relacionadas à proteção do patrimônio cultural da cidade, um direito constitucional do cidadão, assim como o direito à acessibilidade garantido pelo Estatuto da Pessoa com Deficiência.

Consta do material apresentado os seguintes documentos:

1. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida dos Andradas - Lote 3 - Trechos 1, 2, 3 parte, 3 parte, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 - 11 pranchas; (44220029)
2. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida do Contorno - Lote 4 - Trechos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 - 7 pranchas; (44231988)
3. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Álvares Maciel - 3 pranchas; (44232308)
4. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Major Barbosa - 1 prancha; (44232453)
5. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Tenente Anastácio Moura - 2 pranchas; (44232712)
6. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Euclásio - 1 prancha; (44232875)
7. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Santa Luzia - 2 pranchas; (44233028)
8. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Niquelina - 5 pranchas; (44233144)
9. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para rua Domingos Vieira - 3 pranchas; (44233376)

10. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida do Contorno - Lote 4 - 2 pranchas; (44233577)
11. PowerPoint de apresentação em consulta pública dos estudos e conceitos do projeto de priorização do transporte coletivo do sistema viário do município de Belo Horizonte; (44273931)
12. Parecer técnico da SUPLAN/PBH; (44274299)
13. Email de encaminhamento do Parecer técnico da SUPLAN/PBH supra; (44274540)
14. Cópia do Diário Oficial do Município de Belo Horizonte com Deliberação do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte/CDPCM-BH; (44274807)
15. Projeto Piloto para Tratamento das calçadas, com faixas exclusivas para avenida Afonso Pena - Lote 5 - 3 pranchas (só foram apresentadas 3 pranchas das 13 constantes em carimbo); (44291938) (44291939) (44291943)
16. PowerPoint da Apresentação do projeto piloto de tratamento de calçadas da área Central e avenida Portugal; (44291945)
17. Memória Técnica DSC/GECIP/PBH, sobre parte complementar dos Projetos Executivos de Geometria e de Sinalização, para a Priorização do Transporte Coletivo no corredor da Av. Afonso Pena; (44291947)
18. Nota Técnica BHTRANS/DSV/GECIP n.º001/2021, sobre Adequação de pisos direcionais dos Abrigos de ônibus na área central de Belo Horizonte do Projeto Corredores Prioritários ao Ônibus, NBR 16537; (44291948)
19. Ata da reunião entre a GECIP/DSV/BHTRANS (Maria do Socorro Pirâmides Soares, Erlaine Queiroz Lopes Alves e Camila Coutinho), o GAB/DPR/BHTRANS - Marcos Fontoura de Oliveira e DPCA/FMC- Mariana Guimaraes Brandao, sobre as Calçadas de corredores de ônibus da Área Central; (44291949)
20. Nota Técnica BHTRANS/DSV/GECIP n.º002/2022, sobre Adequação de pisos direcionais nos rebaixos para pedestres na área central de Belo Horizonte; (44613064)
21. Nota Técnica BHTRANS/DSV/GECIP n.º003/2022, sobre Adequação de pisos direcionais dos Abrigos de ônibus na área central de Belo Horizonte; (44613066)
22. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para rua Curvelo - 1 prancha; (46330192)
23. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para rua Curvelo - 1 prancha; (46330194)
24. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para rua Salinas - 1 prancha; (46331238)
25. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para rua Salinas - 1 prancha; (46331239)
26. Projeto de rota cicloviária para a rua Salinas - 3 pranchas; (46331242)
27. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para rua Itajubá - 3 pranchas; (46331534)
28. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para rua Itajubá - 3 pranchas; (46331538)
29. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para rua Pouso Alegre - 3 pranchas e Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para rua Pouso Alegre - 3 pranchas; (46333042)
30. Projeto de rota cicloviária para a rua Pouso Alegre - 10 pranchas; (46333048)
31. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para avenida Assis Chateaubriand - 2 pranchas; (46353848)
32. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para avenida Assis Chateaubriand - 5 pranchas; (46353852)
33. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas

- exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para avenida Francisco Sales – 3 pranchas; (46354246)
34. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para avenida Francisco Sales – 5 pranchas; (46354253)
 35. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para avenida Silvano Brandão – 7 pranchas; (46367859)
 36. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para avenida Silvano Brandão – 7 pranchas; (46367861)
 37. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para avenida Augusto de Lima – 4 pranchas; (46369058)
 38. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para avenida Augusto de Lima – 4 pranchas; (46369062)
 39. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para o entorno da Praça da Assembleia – 7 pranchas; (46369782)
 40. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para o entorno da Praça da Assembleia – 7 pranchas; (46369788)
 41. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para a rua Curitiba – 7 pranchas; (46372265)
 42. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a rua Curitiba – 7 pranchas; (46372269)
 43. Projeto de propostas geométricas para adequação à faixas exclusivas ao transporte coletivo e implantação de rebaixos conforme a NBR9050/20 para a rua São Paulo – 4 pranchas; (46372598)
 44. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a rua São Paulo – 4 pranchas; (46372601)
 45. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida do Contorno – Lote 4 - Trechos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 – 9 pranchas; (46373209)
 46. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a avenida do Contorno – Lote 4 - Trechos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 - 9 pranchas; (46373211)
 47. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida do Contorno – Lote 4 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 – 9 pranchas; (46381756)
 48. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a avenida do Contorno – Lote 4 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9 - 9 pranchas; (46381810)
 49. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para avenida do Contorno – Lote 4 - Trechos 1, 2, 3, 4, 5 e 6 - 7 pranchas; (46383655)
 50. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a avenida do Contorno – Lote 4 - Trechos 1, 2, 3, 4, 5 e 6 - 6 pranchas; (46383709)
 51. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para o entorno da Praça da Liberdade e outras vias – 5 pranchas; (46389796)
 52. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para o entorno da Praça da Liberdade e outras vias – 5 pranchas; (46389870)
 53. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para a rua Rio Grande do Norte – 3 pranchas; (46402588)
 54. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a rua Rio Grande do Norte – 3 pranchas; (46402592)
 55. Projeto de nova geometria para priorização do transporte coletivo, com faixas exclusivas para a rua Professor Moraes – 3 pranchas; (46402957)
 56. Projeto de propostas Sinalização de prioridade ao Transporte coletivo para a rua Professor Moraes – 3 pranchas; (46402964)
 57. Projeto de nova geometria para implantação da Ciclorrota para a rua Sergipe e rua Goiás – 5 pranchas; (46404216)
 58. Projeto de propostas Sinalização para implantação da Ciclorrota

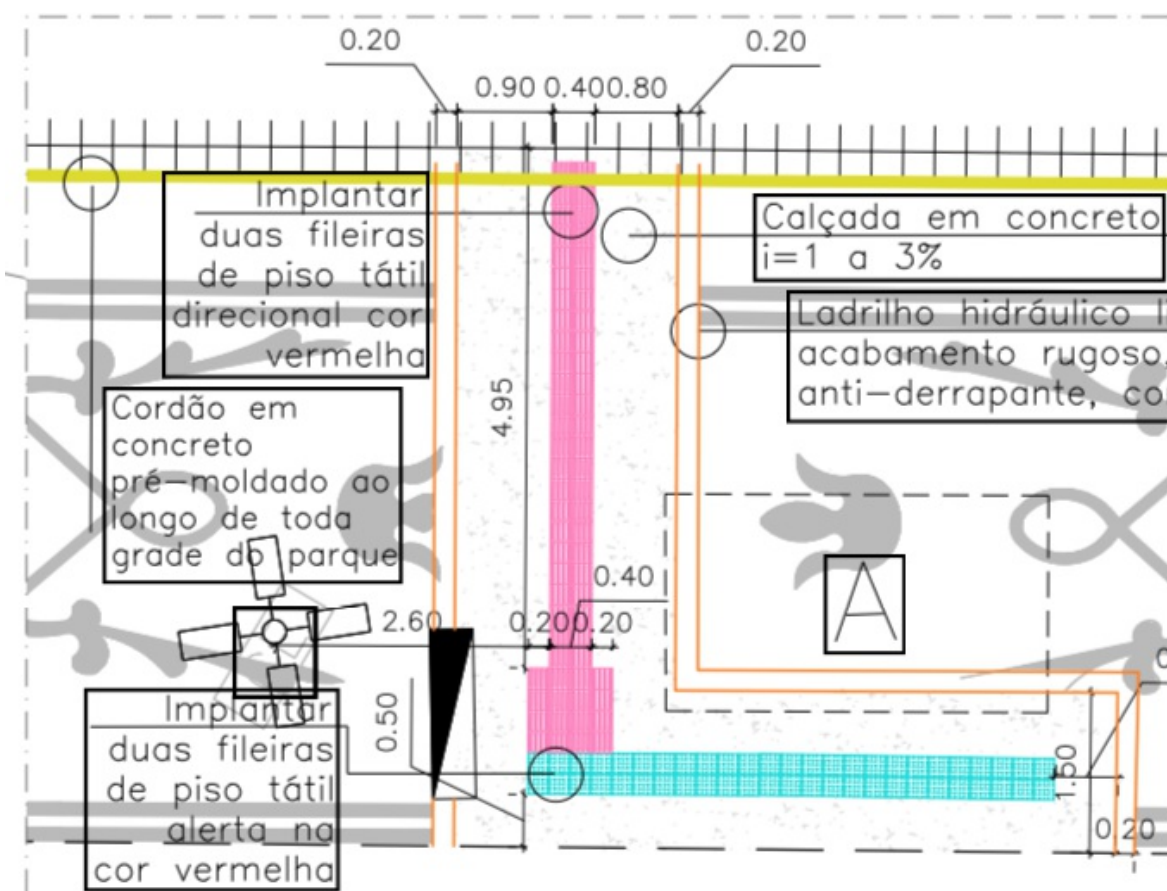
para a rua Sergipe e rua Goiás - 5 pranchas; (46404222)

59. Projeto de nova geometria para implantação da Ciclorrota para a avenida Afonso Pena - 13 pranchas; (46404734) (46404743)
60. Projeto de propostas Sinalização para implantação da Ciclorrota para a avenida Afonso Pena - 13 pranchas; (46404747) (46404810)
61. Projeto de paisagismo da avenida Afonso Pena, no trecho entre Praça Rio Branco e Praça da Bandeira - 14 pranchas; (46404814) (46404819)

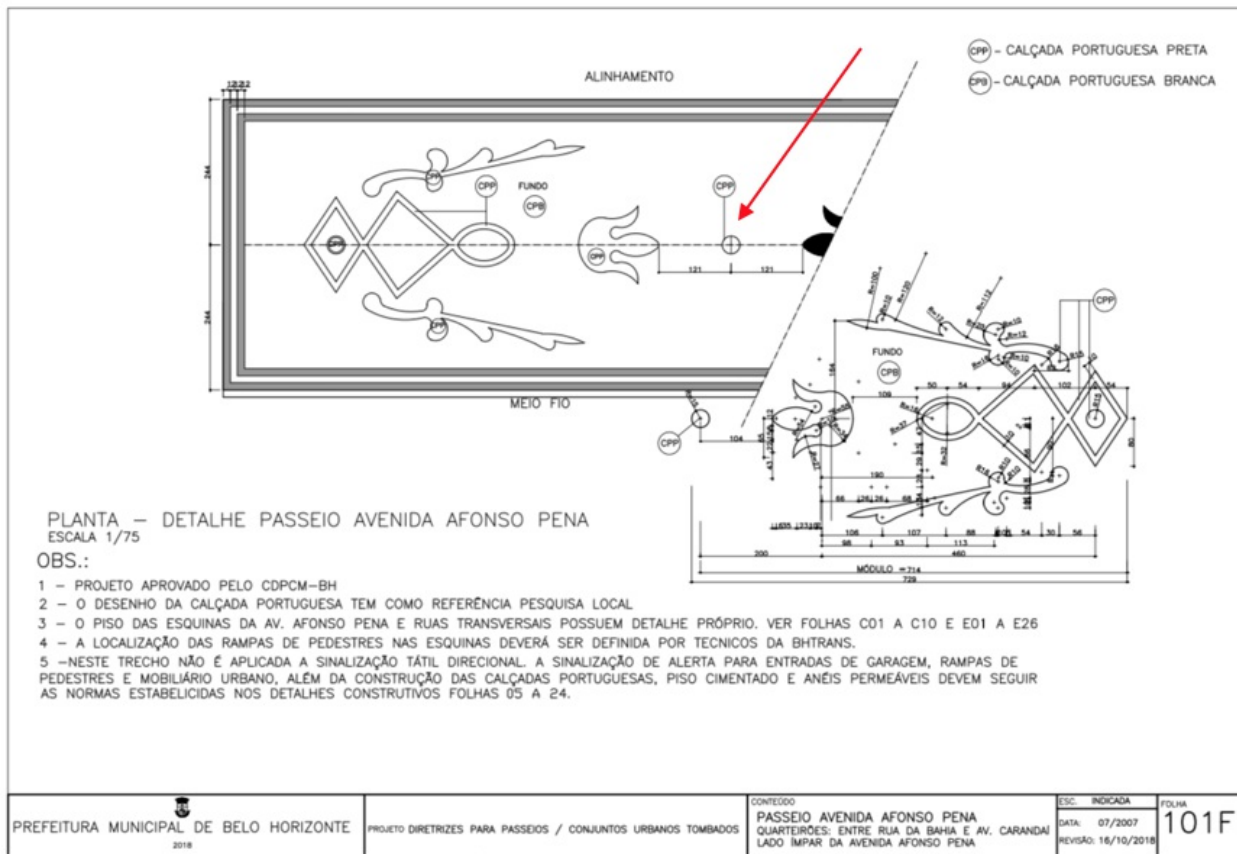
Entendemos que, de maneira geral, a execução dos projetos ora analisados será de grande importância para a circulação das pessoas e veículos, sobretudo nos principais corredores viários, levando-se em conta que as intervenções nas vias adjacentes fazem parte de uma lógica única de circulação. Os projetos se complementam e demonstram satisfatoriamente que o objetivo almejado é aquele colocado a ser alcançado. Entretanto, gostaríamos de destacar que algumas intervenções colocam em risco, ou mesmo a perda da leitura de continuidade de alguns elementos que são partícipes da fruição da ambiência da coisa tombada. Por se tratar de projeto piloto, esse risco estaria multiplicado por diversos locais com proteção cultural, tendo em vista que, caso aprovado, seria usado como padrão de intervenção para os demais locais, além do apresentado e detalhado em projeto, qual seja, a calçada do Parque Municipal Américo Renê Gianetti. As calçadas do referido parque foram executadas nos preparativos que antecederam, e por motivo da visita em 1920, das Suas Majestades o Rei Alberto I da Bélgica e sua esposa, a Rainha Elisabeth. Seriam os primeiros monarcas europeus a desembarcar em nosso país desde que tivemos aqui os próprios Bragança. Houve um sem número de calçadas que foram executadas nesse momento, todas ao gosto *Art-Nouveau*, muito em voga na Bélgica daquele tempo, se utilizando do mosaico português onde os desenhos do estilo de época eram utilizados espalhando tapetes pelas principais vias da cidade. Sobretudo na avenida Afonso Pena, dada a largura das calçadas que potencializa a presença do nobre e esmerado pavimento, esses tapetes foram se tornando parte do imaginário dos belo-horizontinos, que ao longo dos anos foram utilizando o mosaico português para pavimentar os passeios dos seus próprios imóveis. Doravante, os estilos foram variados, como o *art-déco*, *art-déco* marajoara, os desenhos modernos e os contemporâneos, que ainda hoje são executados tanto na área central, quanto em bairros da capital. Curiosamente, as calçadas portuguesas existentes na avenida Afonso Pena são aquelas que se mantêm em melhor estado de conservação, salvo em pontos onde intervenções posteriores destravaram o intrincado sistema de assentamento das pedras. Além disso, esses trechos, como o do parque municipal, possuem aquele característico brilho da antiguidade que observamos em Lisboa, resultado de anos de abrasão das pedras pelo caminhar dos transeuntes. Por esse motivo, e dado o imensurável valor cultural das referidas calçadas, gostaríamos de questionar algumas soluções de projeto. Tal questionamento é muito motivado pelo fato do projeto apresentado, como projeto-piloto, ser utilizado como padrão para futuros detalhamentos de calçadas na cidade. Trataremos, pois, desse trecho especificamente, qual seja, o da avenida Afonso Pena, desde o cruzamento com a avenida Carandaí, até o cruzamento com rua da Bahia, perfazendo toda a calçada do parque municipal voltada para a avenida Afonso Pena.

O projeto apresenta a proposta de inserção de pisos podotáteis de alerta e direcionais ao longo de todo supracitado trecho (44291938) (44291939) (44291943). Foi encontrada boa solução para a dispensa do uso de podotátil direcional longitudinalmente, seguindo o percurso da calçada, com a utilização de um balizador em concreto pré-moldado na base do gradil do fechamento frontal do parque. Dessa forma, não será necessária a intervenção no pavimento. O problema está no desvio de percurso, necessário quando se tem abrigos de ponto de ônibus. Nos causou estranheza pois a própria NBR preconiza no item 7.3.3, alínea b) "seguir o fluxo das demais pessoas, evitando-se o cruzamento e o confronto de circulações" que me parece o caso, considerando o enorme fluxo de pessoas andando no sentido da calçada. Não sentido perpendicular da calçada, no sentido de sua largura, estão propostas sete interrupções no pavimento para execução de faixa de 2, 5 metros de largura, área de perda de matéria original e de interrupção da leitura do tapete do mosaico português. Ora, entendemos a necessidade da instalação desse auxílio da circulação das pessoas com deficiência, mas da maneira que está proposta estamos perdendo importante testemunho da nossa história. A faixa proposta se utiliza de medidas que vão além daquelas exigidas na NBR 16537/2016, causando ainda mais perdas. Não foi levada em consideração a melhor locação, ou mesmo a relocação, dos abrigos de ponto de ônibus, de maneira a ter o mínimo de perda e desconfiguração do desenho art-nouveau. Partiu-se de uma situação atual, na qual já existem perdas e a proposta atual soma ainda mais intervenções que desconsideram o pavimento original e seu desenho. Entendemos que teremos que procurar uma solução de conciliação. Solução que dê mais acesso às pessoas com deficiência, mas que ao mesmo tempo preserve e restaure o máximo possível daquele pavimento. Louvável a tentativa de adaptação do desvio, conforme a Nota Técnica BHTRANS/DSV/GECIP No 003/2022 (44613066), mas nova solução deverá ser estudada para minimizar a intervenção ora pretendida. Entendemos desnecessária a

proposta de inserção de faixa de ladrilho hidráulico liso arrematando a faixa de piso liso complementar. Além de não existir esse ladrilho na norma, a sua utilização cria ainda mais uma textura que a pessoa com deficiência deverá sentir, aumentando a possibilidade de desorientação. O próprio concreto a ser executado pode ser armado de maneira a manter a condição travada do pavimento em pedras portuguesas. O mosaico português pode servir de fôrma perdida para a execução da faixa de piso liso complementar. A mesma deverá ter no máximo 60 centímetros e o piso da sinalização tátil direcional deverá ter no máximo 25 centímetros, conforme exigido na NBR, dimensões maiores do que essas são desnecessárias e acontecem em detrimento da preservação do patrimônio, e isso não será tolerado. Com esse simples exercício já diminuimos as interrupções do tapete de 2,5m de largura para 1,45m. Os abrigos de ônibus deverão ser locados de maneira que a interrupção do desvio de circulação para inserção do piso podotátil direcional aconteça sobre o desenho do círculo que liga os conjuntos ornamentais principais. As interrupções do desenho da calçada deverão ser restauradas e novas intervenções não poderão criar novas perdas, para além daquelas necessárias, como a área de espera dos abrigos. Abrindo mão de alguns círculos pretos do padrão do desenho do piso em pedra portuguesa, viabilizam-se os pisos direcionais sem maiores perdas do desenho.



Conforme o desenho acima se percebe que a faixa do piso direcional foi proposta em cima onde está o círculo no padrão do desenho. Entretanto, parte da palmeta à esquerda está cortada sem necessidade, visto que há espaço para relocação da faixa direcional. Aqui está claro que o que não se quis foi relocar o abrigo de ônibus, o que deverá acontecer para que tenhamos uma solução de conciliação.



Acima vemos o padrão da calçada do parque. A seta indica o “círculo”, que une as duas composições espelhadas do desenho.

Em relação ao piso direcional proposto para o antigo abrigo de bondes Santa Teresa, reitero o que disse em videoconferência com os técnicos da BHtrans que, da maneira que está, o referido direcionamento expõe a pessoa com deficiência a elevado risco de impacto com o elemento estrutural, pilar que segue a curvatura da abóbada de cobertura. Além disso, o direcionamento se dá passando pela parte interna da edificação e em área que deveria existir piso de alerta, conforme podemos identificar no detalhe abaixo, contido na NBR.

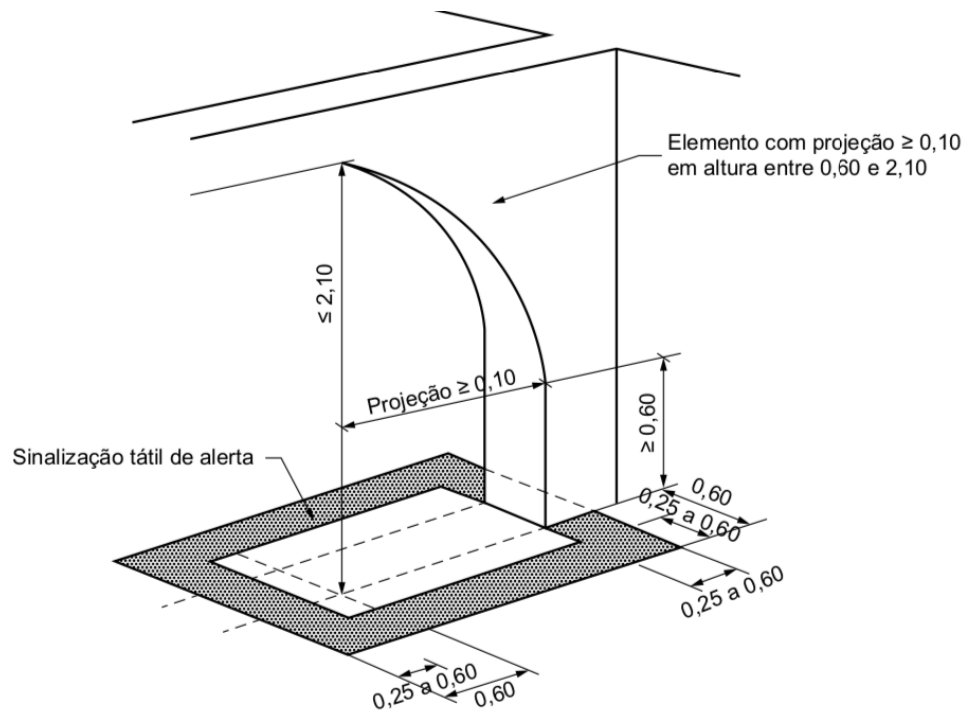
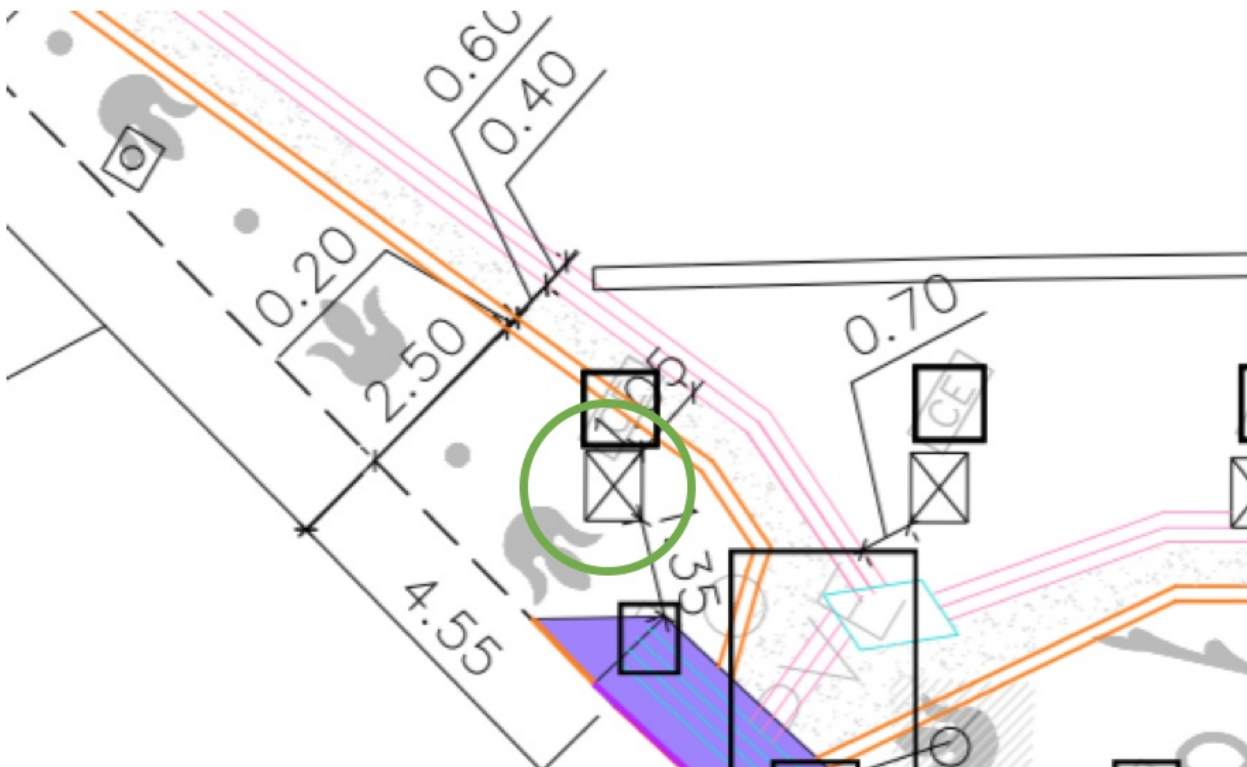


Figura 36 – Elemento construtivo



Pilar destacado pelo círculo verde e piso direcional e cor de rosa. Grelha de drenagem interrompe a faixa de piso liso.



Em relação a passarela de caminhada a ser executada sobre o piso em paralelepípedo da entrada principal do parque municipal, a análise fica dificultada pois não há corte e visadas dessa intervenção. O pavimento é demolido ou sobreposto? Entendemos como necessária sua execução, mas não temos elementos suficientes para fazer a aprovação. Ainda em relação às rampas e esquinas propostas, destacamos que o desenho dos chanfros das esquinas da Afonso Pena não deverão ser interrompidos por pisos podotáteis direcionais e suas faixas de piso liso complementar.

Em relação aos demais projetos apresentados, em que pese a intervenção para instalação de ciclovia no canteiro central da avenida Afonso Pena ser extremamente impactante, entendemos que, com o tempo, essa alteração poderá ser apropriada pela população, salientando que nenhum indivíduo arbóreo de grande porte deverá ser suprimido. Em relação ao paisagismo proposto, reforçamos que todas as espécies propostas deverão ser da flora nativa brasileira. A proposta de

sinalização nos parece ser necessária e deverá se manter no mínimo possível, para que não tenhamos um incremento da poluição visual das vias, perdendo assim, a eficiência da boa comunicação que a sinalização procura.

• **CONCLUSÃO**

Após análise do material encaminhado e das características e valores das paisagens e ambiências que passarão pelas intervenções propostas, considerando que os projetos apresentados, apesar de em grande parte, serem benéficos para a cidade e possuem características qualificadoras para a circulação de pessoas e veículos, entendemos que, nas áreas com proteção cultural elencadas nessa nota técnica, o projeto precisa de maior detalhamento e avanço nas soluções para que seja aprovado. Por fim, concluímos que a proposta apresentada **necessita de reestudo e complementação**, conforme argumentos apresentados nesta nota técnica.

Fazemos aqui a ressalva de que esta análise se baseia apenas em aspectos de visibilidade e intrusão na ambiência dos bens acautelados culturalmente, que consiste na dimensão e interferência visual da proposta nos imóveis e suas áreas de entorno, as quais nos cabe avaliar. Não levamos em consideração nesta Nota Técnica questões de competência de outras entidades, particularmente aquelas referentes à legislação e normas municipais, especificamente as relativas às diretrizes do IPHAN, DPCA/PBH e SMMA/PBH, entre outros aspectos de análise do projeto, que deverá ser submetido pelo requerente aos referidos órgãos, em sua busca da aprovação do mesmo.

Carlos Henrique Bicalho.

Arquiteto Restaurador GPO

CAU A149199-7 MASP 1478346-8

Ciente:

Denise Pontes Marques.

Diretora de Conservação e Restauração

CAU A.126834-1/MASP 1472791-1



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Henrique Bicalho, Servidor (a) Público (a)**, em 10/08/2022, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Denise Pontes Marques, Diretor(a)**, em 11/08/2022, às 08:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **50738608** e o código CRC **8C1DCD3A**.

Referência: Processo nº 2200.01.0001222/2022-54

SEI nº 50738608